



Nemzeti
Közlekedési
Hatóság

Központi Hivatal

BORSOD-ABAÚJ-ZEMPLÉN MEGYEI ÖNKORMÁNYZAT	
HIVATALA (281)	
TERÜLETFEJLESZTÉSI ÉS KÖZLEKEDÉSI FŐOSZTÁLY	
Érk.: 20 2008 év. OKI. 15 hó. nap	
4526-153 / 2008. sz. iratalszám	
Mell. száma:	Előadó: Ivan Z.

Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Közgyűlés

Dr. Ódor Ferenc úr
elnök

3525 Miskolc, Városház tér 1.

Tárgy: **Borsod-Abaúj-Zemplén
Megye területrendezési
tervvel kapcsolatos szakági
véleményezés**

Iktatószám: **3904/1/2008.**

Ügyintéző: **Kamarás Csilla**
☎ 1/486-2145

Tisztelt Alelnök Úr!

2008. augusztus 1-én kelt, 4526-34/2008. számú levelükben kérték a megye területrendezési tervével kapcsolatos véleményünket.

A részünkre véleményezésre megküldött, a M-Teampannon Kft. által készített tervdokumentációt áttekintettük és a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ véleményét figyelembe véve, valamint a Nemzeti Közlekedési Hatóság Közép-dunántúli Regionális Igazgatóságával közösen kialakított véleményünket az alábbiakban foglaltuk össze.

Észrevételeink a **közúti szakterületre** vonatkozóan:

- Az M30 gyorsforgalmi út nyomvonalának végleges változata még nem került elfogadásra. Javasoljuk a 2008. július 4-én, 2008. évi L. törvénnyel módosított Országos Területrendezési Törvény (OTrT – 2003. évi XXVI. törvény) nyomvonalát szerepeltetni, és a későbbiekben, a várható elfogadásokat követően módosítani.
- A 26. sz. főút nyomvonalevezetésében javasoljuk az OTrT-ben megjelölt Putnokot északról elkerülő nyomvonalat szerepeltetni.
- A 27. sz. főút Szendrő elkerülése nem található sem az OTrT-ben sem az országos közúthálózatfejlesztési elképzelésekben, megvalósításuk helyi források, illetve pályázati lehetőségek felhasználásával képzelhető el. A megyei területrendezési tervben szerepeltetése nem indokolt.
- Hasonlóan nem szerepel a 35. sz. főút Nyékládháza elkerülése az országos elképzelések között, ezért a megyei területrendezési tervben megjeleníteni nem indokolt.
- A Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központtól kapott tájékoztatás szerint a 38. sz. főút nyomvonala nem tekinthető véglegesnek. A 2007-ben az UTIBER által készített nyomvonalváltozatok közül a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium 2008 januárjában a 2.A és 2.B változat részletes továbbtervezésére adott utasítást. A

2.A és 2.B változatok közötti választásra a részletes tervezés után kerülhet sor. Az anyagban csak a 2.A változat került feltüntetésre, ezért javasoljuk a 2.B változat, mint lehetséges alternatíva ábrázolását is.

Felhívjuk a figyelmüket, hogy amennyiben a módosítások az országos közúthálózat meglévő elemeit érintik, úgy az üzemeltető Magyar Közút Kht. Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Területi Igazgatóságának véleményét illetve gyorsforgalmi út érintettsége esetén az Állami Autópálya Kezelő Zrt. jóváhagyását is meg kell szerezni. A tervezés során kérjük a vonatkozó jogszabályok, műszaki előírások, különös tekintettel a 1988. évi I. törvény 42/A. § (1) figyelembe vételét.

39. § (1) *„Közúthoz csatlakozást (a továbbiakban: útcsatlakozás) létesíteni a közút kezelőjének hozzájárulásával szabad. A hozzájárulásban a közút kezelője feltételeket írhat elő.”*

42/A. § (1) *„A közút kezelőjének hozzájárulása szükséges*

a) külterületen a közút tengelyétől számított ötven méteren, autópálya, autótűt és főút vonal esetén száz méteren belül építmény elhelyezéséhez, kő, kavics, agyag, homok és egyéb ásványi nyersanyag kitermeléséhez, valamint a közút területének határától számított tíz méter távolságon belül fa ültetéséhez vagy kivágásához,

b) belterületen - a közút mellett - ipari, kereskedelmi, vendéglátó-ipari, továbbá egyéb szolgáltatási célú építmény építéséhez, bővítéséhez, rendeltetésének megváltoztatásához, valamint a szabályozási tervben szereplő, közlekedési, közműépítési területen belül nyomvonal jellegű építmény elhelyezéséhez, bővítéséhez.”

Észrevételeink a kerékpáros közlekedéshez kapcsolódóan:

Az OTTrT közelmúltban történt módosításának megfelelően szükséges a nemzetközi jelentőségű és az országos hálózat részét képező kerékpárutak nyomvonalának aktualizálása.

Észrevételeink a vasúti szakterületre vonatkozóan:

- A területrendezési tervben nem szerepel a nagysebességű vasutak fejlesztése, erre ki kell térni. Vasúti szempontból a végleges kialakításnál szükséges a MÁV Zrt. Fejlesztési Főosztály véleményét figyelembe venni.

Észrevételeink a víziközlekedési szakterületre vonatkozóan:

- Általánosságban elmondható, hogy a tárgyi terv víziközlekedési szempontból általános megállapításokat tesz és konkrét elképzeléseket nem tartalmaz. Javasoljuk, hogy víziközlekedési szakértő bevonásával a tervet kidolgozatni, mivel a jelenlegi kidolgozottság érdemi véleményezésre nem teszi alkalmassá. Jövőbe mutató elképzelést vagy tervet a víziút illetve a kikötői hálózat fejlesztésével kapcsolatban nem tartalmaz az anyag.

Az NKH Légügyi Igazgatóságától azt a tájékoztatást kaptuk, hogy a tervdokumentációval kapcsolatos légügyi szakvéleményt közvetlenül Önöknek megküldték.

Érintett államigazgatási szervként szakági véleményemet a területfejlesztésről és a területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvény, a területfejlesztési koncepciók és programok, valamint a területrendezési tervek egyeztetésének és elfogadásának rendjéről szóló 184/1996. (XII. 11.) Korm. rendelet, valamint a rendelet 3. számú mellékletének 5. pontja alapján, továbbá a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet 3. § (2) bekezdésében biztosított hatáskörben, az úti érdekek és a közúti közlekedés biztonsági követelményeinek érvényre juttatása érdekében adtam meg.

Budapest, 2008. október 10.

Üdvözlettel:


Holnapy László



Kapja tájékoztatásul: NKH Észak-magyarországi Regionális Igazgatóság (Miskolc)

30.

Nemzeti Közlekedési Hatóság Központi Hivatal

- Az M30-as gyorsforgalmi út nyomvonalát az OTrT alapján tüntetjük fel, azonban a Szikszói elkerülő szakaszt – a kedvezőbb domborzati adottságok miatt – , továbbra is a település keleti oldalán javasoljuk feltüntetni (ennek fontosságát a település is megerősítette), valamint az Arnóti elkerülő szakaszt – a meglévő nyomvonal miatt – szintén a MTrT-n szereplő nyomvonalon javasoljuk hagyni. Erre lehetőséget ad a Területfejlesztésről és területrendezésről szóló XXI. tv. 23/B. § (1) bek. b) alpontja, azaz az OTrT-ben szereplő közút megye területére eső nyomvonalának hosszától a MTrT +/-10%-kal eltérhet. Az M30-as gyorsforgalmi út BAZ megyére eső szakasza kb. 95 km, a MTrT által javasolt hossza kb. 102 km, az OTrT-ben jelölt nyomvonalhoz képest a MTrT 7,3 %-kal tér el, így a törvény szerinti korrekciós lehetőséggel élve, a MTrT a jogszabályok szerint tüntette fel a gyorsforgalmi út nyomvonalát. Megjegyezzük, hogy az OTrT-ben meghatározottak (nyomvonalleírás OTrT 1/1 számú mellékletének 2. pontja, Ország Szerkezeti Tervén ábrázoltak) miatt, valamint a Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium véleménye alapján a 3-as gyorsforgalmi út M30-as úttal közös szakaszát külön nyomvonalon, a tervezett gyorsforgalmi úttal párhuzamosan tüntetjük fel.

Megjegyezzük, hogy az M30 gyorsforgalmi út nyomvonalának tekintetében OTrT – a terv léptékéből adódóan - nem ad egyértelmű iránymutatást. A párhuzamosan vezetett M30 gyorsforgalmi út és a 3 sz. főút a Szerkezeti Tervlapon nem követhető egyértelműen, a két nyomvonal jelentős hosszban átfedéssel került ábrázolásra. A MTrT-ben ezért az M30 gyorsforgalmi út nyomvonala tervezői javaslatként szerepel.

- A 26 sz. főút tekintetében a MTrT Putnok Város településrendezési Tervének Településszerkezeti Tervlapján (144/2004 (VIII.05) sz. KT hat.) szereplő, az átkelési szakaszt a vasútvonalhoz simuló vonalvezetéssel kiváltó nyomvonalváltozatot tartalmazza. Az északi elkerülés a meglévő települési terület, valamint a domborzat miatt nem lehetséges. Azonban tekintettel az út 2x2 sávós távlati fejlesztési elképzelésére, a Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztériummal egyeztetve feltüntetjük az északi elkerülő utat is.
- A szendrői elkerülő út terven való jelölése továbbra is indokolt, ezért mint térségi jelentőségű mellékútként fogja ábrázolni a terv
- Nyékládháza D-i elkerülő útjának megvalósítása a 3307 j. tiszacsegei összekötő útnak a 35 sz. főúthoz való közvetlen kapcsolatát biztosíthatja. Ezért a nyomvonal szerepeltetése a MTrT-ben indokolt.

Amennyiben a főút települési elkerülő szakaszának OTrT-ben történő nevesítése miatt a jogszabály fenti értelmezésére nincsen mód, úgy ezeket az elkerülő szakaszokat térségi jelentőségű mellékútként fogja a MTrT ábrázolni.

- Az elfogadott OTrT a 38. főút nyomvonala esetén a 2/A változatot határozta meg, a törvénytől eltérni nem lehet, a jelzett 2/B nyomvonal MTrT-n nyomvonalváltozatként történő feltüntetésére a Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium Országos Fejlesztési Tanácsának és Minisztériumának véleménye alapján nincs mód.
- A kerékpárút hálózatot a hatályos OTrT-ben foglaltak alapján javítottuk.
- A MÁV Zrt. Fejlesztési Főosztályának véleményét figyelembe vettük (lásd 39. pont)
- Az alátámasztó munkarészt kiegészítettük.
- Az NKH Légügyi Igazgatóságának véleményét figyelembe vettük.

Rövidítések:

OTrT = Országos Területrendezésről szóló 2003. évi XXVI. törvény (módosította: 2008. évi L. tv.)

MTrT = Megyei Területrendezési Terv